

(19)



(11)

EP 3 282 162 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
14.02.2018 Patentblatt 2018/07

(51) Int Cl.:
F16L 11/00 (2006.01) **B29C 47/00** (2006.01)
B29D 23/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **17001308.0**

(22) Anmeldetag: **31.07.2017**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
BA ME
Benannte Validierungsstaaten:
MA MD

(71) Anmelder: **AUDI AG**
85045 Ingolstadt (DE)

(72) Erfinder: **Micko, Stefan**
85114 Buxheim (DE)

(30) Priorität: **13.08.2016 DE 102016010027**

(54) FAHRZEUGLEITUNGSSCHUTZSCHLAUCH UND HERSTELLUNGSVERFAHREN

(57) Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugleitungsschutzschlauch (10, 20) für zum Leiten von Fluiden vorgesehene Fahrzeugleitungen (36, 46), umfassend einen flexiblen Hüllschlauch (12, 24, 32, 42) zur Anordnung um eine Fahrzeugleitung (36, 46) sowie ein an dessen radialer Innenseite vorgesehenes kompaktes thermisches Isolationsmittel (14, 26, 34). Das kompakte thermische

Isolationsmittel (14, 26, 34) kann durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt (16, 38, 44) werden. Die Erfindung betrifft auch eine mittels eines erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauches (10, 20) isolierte Fahrzeugleitung (36, 46) sowie ein Verfahren zur Herstellung eines Schutzes für Fahrzeugleitungen (36, 46).

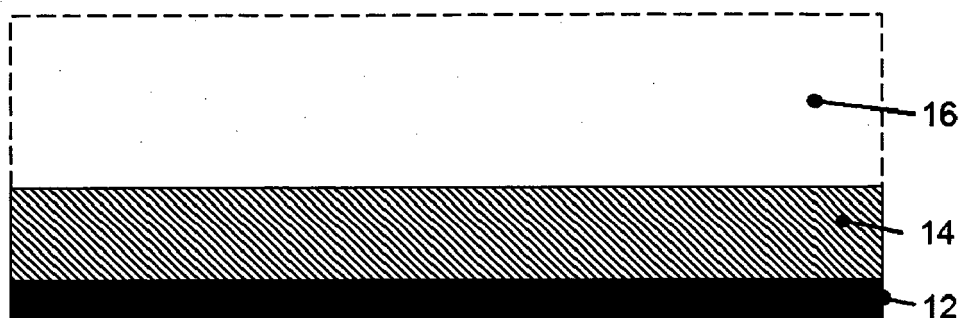


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugleitungsschutzschlauch für zum Leiten von Fluiden vorgesehene Fahrzeugleitungen, umfassend einen flexiblen Hüllschlauch zur Anordnung um eine Fahrzeugleitung, sowie ein an dessen radialer Innenseite vorgesehenes kompaktes thermisches Isolationsmittel.

[0002] Es ist allgemein bekannt, dass in konventionellen Fahrzeugen beziehungsweise in konventionellen PKW mit Verbrennungsmotor beispielsweise im Kühlmittelbereich keine wärmeisolierten Fahrzeugleitungen eingesetzt werden, durch welche eine Wärmeabgabe eines durch eine jeweilige Fahrzeugleitung geführten Fluids an die Umgebung maßgeblich vermindert wäre. Begründet durch die baulich gegebenen Randbedingungen im Fahrzeug beziehungsweise PKW sind jedoch nachfolgend genannte Schutzmaßnahmen Stand der Technik:

- die eingesetzten Fahrzeugleitungen sind zum Teil mit einem Scheuerschutz versehen, der eine Beschädigung der Fahrzeugleitungen bei einer Anlage an anderen Bauteilen in Verbindung mit einer Relativbewegung beider betroffenen Bauteile zueinander unterbinden soll.
- die Fahrzeugleitungen sind zum Teil mit einem Hitzeschutz versehen, der gegen die Einwirkung äußerer Wärmequellen schützen soll.

[0003] Die Fahrzeugleitungen gemäß dem Stand der Technik lassen somit eine Wärmeabgabe eines darin geführten Fluids an die Umgebung in nennenswerter Größenordnung zu. Dies ist aufgrund der durch einen konventionellen Verbrennungsmotor beim Betrieb des Fahrzeugs ohnehin entstehenden Abwärme nicht kritisch.

[0004] Es ist auch bekannt, dass Fahrzeuge mit Elektromotorantrieb gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb deutliche Vorteile aufweisen, so beispielsweise auch eine deutlich erhöhte Energieeffizienz. Deshalb fällt beim Betrieb eines Elektrofahrzeugs betriebsmäßig nur ein unwesentlicher Bruchteil an Abwärme im Vergleich zu einem mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeug an.

[0005] Elektrofahrzeuge weisen als Energiespeicher typischerweise Batterien auf, wobei die Reichweite eines Elektrofahrzeugs durch die Ladekapazität seiner Batterien begrenzt ist, die ihrerseits einen erheblichen Volumen- und Gewichtsanteil des Elektrofahrzeugs ausmachen.

[0006] Deshalb wirkt sich die bei mit konventionellen Verbrennungsmotoren betriebenen Fahrzeugen übliche und hinnehmbare Wärmeabgabe über Fluid führende Fahrzeugleitungen an die Umgebung bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen sehr nachteilig aus. Die Heizung des Fahrgastraums eines batteriebetriebenen Fahrzeugs beispielsweise erfolgt typischerweise über ein elektrisch betriebenes Heizelement, welches in ei-

nem Fahrzeugleitungen umfassenden Fluidkreislauf befindlich ist. Somit ist jede Wärmeabgabe über die betreffenden Fahrzeugleitungen an die Umgebung bei entsprechenden klimatischen Randbedingungen gleichbedeutend mit einer reichweitenreduzierenden zusätzlichen Belastung der Batterien, da zusätzliche Heizenergie benötigt wird.

[0007] Ausgehend von diesem Stand der Technik ist es Aufgabe der Erfindung, einen thermischen Schutz für Fluid führende Fahrzeugleitungen anzugeben, welcher möglichst einfach zu montieren ist.

[0008] Diese Aufgabe wird gelöst durch einen Fahrzeugleitungsschutzschlauch der eingangs genannten Art mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Dieser ist dadurch gekennzeichnet, dass das kompakte thermische Isolationsmittel durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt werden kann.

[0009] Die Grundidee der Erfindung besteht darin, die Fahrzeugleitungen mit einem Fahrzeugleitungsschutzschlauch mit Wärmeisolation und integriertem Scheuerschutz zu umhüllen, welcher einfach über die zu schützende Fahrzeugleitung geschoben werden kann.

[0010] Eine Wärmeisolation einerseits, wie sie beispielsweise bei Heizungsleitungen in Gebäuden bekannt ist, umfasst ein thermisches Isolationsmittel, welches die zu isolierende Leitung eng umhüllt. Eine derartige Umhüllung von Fahrzeugleitungen ist andererseits mit einem hohen Montageaufwand verbunden, wobei ein einfaches Überschieben eines entsprechenden Schutzschlauches mit thermischer Isolation aufgrund der notwendigen engen Umhüllung durch das Isolationsmittel gerade nicht möglich ist, insbesondere bei einem gewinkelten Verlauf der zu schützenden Fahrzeugleitung.

[0011] Erfindungsgemäß ist es daher an der radialen Innenseite des Hüllschlauches ein kompaktes thermisches Isolationsmittel vorgesehen, welches durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt werden kann. Das kompakte Isolationsmittel kann beispielsweise als homogene Beschichtung aufgebracht sein. Die Art und das Volumen des kompakten thermischen Isolationsmittels sind idealerweise derart ausgestaltet, dass in dessen aufgeschäumten Zustand der Raum zwischen der Fahrzeugleitung und dem diese umhüllenden Hüllschlauch vollständig ausgefüllt ist. Somit ist es einerseits möglich, einen erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauch in seinem unaufgeschäumten Grundzustand aufgrund des noch geringen Volumens des kompakten thermischen Isolationsmittels problemlos über eine zu schützende Fahrzeugleitung zu schieben und durch nachträgliches Aufschäumen des Isolationsmittels eine enge Umhüllung der Fahrzeugleitung mit dem Isolationsmittel zu erreichen. Durch die typischerweise auf wenige Meter begrenzte Länge eines Fahrzeugs sind die Abmessungen der Fahrzeugleitungen so limitiert, dass diese problemlos beispielsweise in einem Ofen erhitzt werden können, um das Aufschäumen zu initiieren.

[0012] Ein typischer Durchmesser eines Fahrzeugleitungsschutzschlauches kann im Bereich von ~15 mm bis

~48 mm liegen, wobei das geschäumte Material in etwa die Dichte eines handelsüblichen EPDM Schaums haben sollte. EPDM stellt darüber hinaus auch ein geeignetes Isolationsmaterial dar.

[0013] Idealerweise liegt die Aufschäumtemperatur im Bereich der Verarbeitungstemperatur der seither verwendeten aufgeschrumpften Scheuerschutzschläuche, beispielsweise im Bereich $> 110^{\circ}\text{C}$, wie es beim Produkt HFT5000 des Herstellers Raychem der Fall ist. Hier liegt die Wärmeofentemperatur üblicherweise im Bereich von $> 200^{\circ}\text{C}$, wobei eine entsprechende Durchlaufzeit so zu wählen ist, dass eine oberflächliche Erwärmung des Schrumpfschlauchs erfolgt. Da das Schäumen typischerweise auch zugleich mit einer Vulkanisation einhergeht, kann sich auch ein Temperaturbereich von $\sim 140 \dots 180^{\circ}\text{C}$ erforderlich sein. Der Hüllschlauch sollte derartigen Temperaturen in jedem Fall widerstehen können. Erfindungsgemäß erweist sich daher für das Aufschäumen ein Temperaturbereich von $> 110^{\circ}\text{C}$ und $< \sim 140^{\circ}\text{C}$ als besonders sinnvoll.

[0014] In vorteilhafter Weise ist durch einen erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauch ein vergleichsweise einfacher Prozess beim Aufbringen der thermischen Isolation auf eine Fahrzeugleitung ermöglicht. Der bauraumbedingt ohnehin erforderliche Scheuerschutz für eine Fahrzeugleitung ist integraler Bestandteil des Isolationsschutzes.

[0015] Der mechanisch relevante Teil des erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauches umfasst einen vorzugsweise scheuerfesten Hüllschlauch. Der Hüllschlauch sollte so ausgelegt sein, dass dieser unter Temperatureinwirkung im Gegensatz zu einem Schrumpfschlauch bzw. einem herkömmlichen Scheuerschutzschlauch, wie beispielsweise dem Produkt HFT5000 des Herstellers Raychem, durchmesserstabil ist. Die Temperatur, welcher einer erfindungsgemäßer Hüllschlauch mindestens widerstehen muss, ist sinnvollerweise größer als die Aufschäumtemperatur des Isolationsmittels und beträgt beispielsweise 140°C .

[0016] Gemäß einer weiteren Ausgestaltungsform des erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauches weist der flexible Hüllschlauch daher zumindest an seiner radialen Außenfläche Eigenschaften auf, welche einen Scheuerschutz beziehungsweise einen Abriebsschutz begünstigen. In einer weiteren Ausgestaltungsform ist das Material des Hüllschlauches derart gewählt, dass es sich bei Wärmeeinwirkung nicht zusammenzieht. Ein geeignetes Material für einen Hüllschlauch ist beispielsweise Aramid.

[0017] Die erfindungsgemäße Aufgabe wird auch gelöst durch eine Fahrzeugleitung, welche zum Leiten von Fluiden vorgesehen ist, wobei diese zumindest abschnittsweise von einem erfindungsgemäßen Fahrzeugschutzschlauch umhüllt ist und wobei das kompakte thermische Isolationsmittel des Fahrzeugschutzschlauchs durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt worden ist. Durch das nachträgliche Aufschäumen ist der zeitlich vorausgegangene Fertigungsverfahren in vorteilhafter Wei-

se vereinfacht worden.

[0018] Entsprechend einer bevorzugten Variante der erfindungsgemäßen Fahrzeugleitung ist im aufgeschäumten Zustand des kompakten thermischen Isolationsmittels der Raum zwischen der Fahrzeugleitung und dem diese umhüllenden Hüllschlauch vollständig ausgefüllt. Somit ist sowohl eine mittige Anordnung des Fahrzeugschutzschlauches um die Fahrzeugleitung erreicht als auch eine nachhaltige thermische Isolation.

[0019] Entsprechend weiterer Ausgestaltungsformen der erfindungsgemäßen Fahrzeugleitung umfasst diese ein typischerweise starres Rohr und/oder einen typischerweise flexiblen Schlauch. Der flexible Hüllschlauch ist erfindungsgemäß auf seiner radialen Innenseite mit einem vorzugsweise ebenfalls flexiblem kompakten Isolationsmaterial versehen, was vor allem relevant beim Einsatz auf Schläuchen ist, welche ihrerseits ebenfalls eine gewisse Flexibilität aufweisen. Für starre Rohrleitungen können der Hüllschlauch und das kompakte thermische Isolationsmaterial weniger flexibel ausgeführt sein.

[0020] Gemäß einer weiteren Ausgestaltungsform ist die Fahrzeugleitung zur Leitung eines wärmeführendes Fluids vorgesehen, beispielsweise von Heiz- oder Kühlmittelkreisläufen. Hier ist der gewünschte Effekt der Wärmeisolation besonders groß.

[0021] Gemäß einer besonders bevorzugten Erfindungsvariante ist die erfindungsgemäße Fahrzeugleitung in einem vorzugsweise batteriebetriebenen Elektrofahrzeug verbaut.

[0022] Wie bereits erwähnt, ist die thermische Isolation von Fahrzeugleitungen hier besonders wichtig, um der Batterie des Elektrofahrzeugs möglichst wenig Energie zu Heizzwecken der Fahrgastzelle zu entziehen.

[0023] Die erfindungsgemäße Aufgabe wird auch gelöst durch ein Verfahren zur Herstellung eines Schutzes für zum Leiten von Fluiden vorgesehene Fahrzeugleitungen, umfassend folgende Schritte:

- Bereitstellung einer Fahrzeugleitung,
- Bereitstellung eines erfindungsgemäßen Fahrzeugleitungsschutzschlauches,
- zumindest bereichsweise Umhüllung der Fahrzeugleitung mit dem Fahrzeugleitungsschutzschlauch,
- Aufschäumen des kompakten thermischen Isolationsmittels mittels Wärmeeinwirkung.

[0024] Die erfindungsgemäßen Vorteile, die sich aus dem Verfahren ergeben, insbesondere die vereinfachte Montage durch Überschieben des Fahrzeugleitungsschutzschlauches über eine zu schützende Fahrzeugleitung und nachträgliches Aufschäumen, wurden bereits zuvor erläutert.

[0025] In einer besonders bevorzugten Variante des Verfahrens ist das Volumen des kompakten thermischen Isolationsmittels derart bemessen, dass im aufgeschäumten Zustand der Raum zwischen der Fahr-

zeugleitung und dem diese umhüllenden Hüllschlauch vollständig ausgefüllt ist. Hierdurch ist sowohl eine mitige Anordnung des Fahrzeugschutzschlauches um die Fahrzeugleitung erreicht als auch deren nachhaltige thermische Isolation.

[0026] Weitere vorteilhafte Ausgestaltungsmöglichkeiten sind den weiteren abhängigen Ansprüchen zu entnehmen.

[0027] Anhand der in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiele sollen die Erfindung, weitere Ausführungsformen und weitere Vorteile näher beschrieben werden.

[0028] Es zeigen:

- Fig. 1 einen exemplarischen Fahrzeugschutzschlauch (Schichtaufbau),
 Fig. 2 einen exemplarischen Fahrzeugschutzschlauch (gerollt),
 Fig. 3 eine umhüllte Fahrzeugleitung (erster Zustand) sowie
 Fig. 4 eine umhüllte Fahrzeugleitung (zweiter Zustand).

[0029] Fig. 1 zeigt einen Schichtaufbau eines exemplarischen Fahrzeugschutzschlauches 10. Eine äußere Schicht ist durch einen flexiblen Hüllschlauch 12 gebildet, wobei auf der inneren Seite der äußeren Schicht eine Schicht 14 eines aufschäumbaren kompakten thermischen Isolationsmittels befindlich ist. Das Expansionsvolumen, welches durch Aufschäumung der Schicht 14 zusätzlich erzeugt wird, ist mit der Bezugsziffer 16 angedeutet.

[0030] Fig. 2 zeigt einen exemplarischen Fahrzeugschutzschlauch 20 in gerolltem 22 Zustand, wie er beispielsweise in der Produktion von Elektrofahrzeugen zur Verfügung stehen könnte. Der Fahrzeugschutzschlauch ist plattgedrückt und an seiner im Bild links dargestellten Stirnfläche sind dessen äußerer flexibler Hüllschlauch 24 und eine Schicht kompaktes thermisches Isolationsmittel 26 zu erkennen.

[0031] Fig. 3 zeigt eine umhüllte Fahrzeugleitung 30 in einem ersten Zustand, wobei die Umhüllung einen Fahrzeugschutzschlauch umfasst, welcher seinerseits einen flexiblen Hüllschlauch 32 sowie ein an dessen radialer Innenfläche vorgesehenes kompaktes thermisches Isolationsmittel 34 in nicht aufgeschäumten Zustand umfasst. Um eine Aufschäumbarkeit zu erreichen, kann das thermische Isolationsmittel beispielsweise mit einem Treibmittel versehen sein. Mittig in dem Fahrzeugschutzschlauch ist eine Fahrzeugleitung 36 gezeigt, wobei zwischen radialer Außenfläche der Fahrzeugleitung 36 und radialer Innenfläche der Schicht kompakten thermischen Isolationsmittels 34 ein hohlzylindrischer Raum gebildet ist, dessen Volumen auch dem zusätzlichen Expansionsvolumen 38 des kompakten thermischen Isolationsmittels 34 entspricht.

[0032] Zum Aufschäumen des kompakten thermischen Isolationsmittels kann die umhüllte Fahrzeuglei-

tung 30 beispielsweise für eine bestimmte Zeit in einem Ofen einer hohen Temperatur ausgesetzt werden. Durch die Temperatureinwirkung schäumt das Treibmittel das Isolationsmittel 34 zwischen der zu isolierenden Fahrzeugleitung 36 und dem flexiblen Hüllschlauch 32 auf. Der Fertigungsprozess ist sowohl hinsichtlich Aufschiebens des Scheuerschutzes auf die Fahrzeugleitung als auch hinsichtlich der weiteren Verarbeitung in beispielsweise einem Wärmeofen weitestgehend vergleichbar mit dem Aufbringen und Aufschumpfen eines herkömmlichen Scheuerschutzes.

[0033] Fig. 4 zeigt eine umhüllte Fahrzeugleitung 40 in einem zweiten Zustand, wobei die Umhüllung einen Fahrzeugschutzschlauch umfasst, welcher seinerseits einen flexiblen Hüllschlauch 42 sowie ein an dessen radialer Innenfläche vorgesehenes aufgeschäumtes thermisches Isolationsmittel 44 umfasst. Somit ist eine mittig angeordnete zu isolierende Fahrzeugleitung 46 eng umhüllt vom aufgeschäumten Isolationsmittel 44.

Bezugszeichenliste

[0034]

- | | |
|----|---|
| 10 | exemplarischer Fahrzeugschutzschlauch (Schichtaufbau) |
| 12 | flexibler Hüllschlauch |
| 14 | kompaktes thermisches Isolationsmittel |
| 16 | Expansionsvolumen bei Aufschäumung |
| 20 | exemplarischer Fahrzeugschutzschlauch (gerollt) |
| 22 | Rolle |
| 24 | flexibler Hüllschlauch |
| 26 | kompaktes thermisches Isolationsmittel |
| 30 | umhüllte Fahrzeugleitung (erster Zustand) |
| 32 | flexibler Hüllschlauch |
| 34 | kompaktes thermisches Isolationsmittel |
| 36 | Fahrzeugleitung |
| 38 | Expansionsvolumen bei Aufschäumung |
| 40 | umhüllte Fahrzeugleitung (zweiter Zustand) |
| 42 | flexibler Hüllschlauch |
| 44 | aufgeschäumtes thermisches Isolationsmittel |
| 46 | Fahrzeugleitung |

Patentansprüche

1. Fahrzeugschutzschlauch (10, 20) für zum Leiten von Fluiden vorgesehene Fahrzeugleitungen (36, 46), umfassend
 - einen flexiblen Hüllschlauch (12, 24, 32, 42) zur Anordnung um eine Fahrzeugleitung (36, 46),
 - ein an dessen radialer Innenseite vorgesehenes kompaktes thermisches Isolationsmittel (14, 26, 34),

dadurch gekennzeichnet,

dass das kompakte thermische Isolationsmittel (14, 26, 34), durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt (16, 38, 44) werden kann.

2. Fahrzeugleitungsschutzschlauch nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der flexible Hüllschlauch (12, 24, 32, 42) zumindest an seiner radialen Außenfläche Eigenschaften aufweist, welche einen Scheuerschutz beziehungsweise einen Abriebschutz begünstigen. 5
3. Fahrzeugleitungsschutzschlauch nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Material des Hüllschlauches (12, 24, 32, 42) derart gewählt ist, dass es sich bei Wärmeeinwirkung nicht zusammenzieht. 10
4. Fahrzeugleitung, welche zum Leiten von Fluiden vorgesehen ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** diese zumindest abschnittsweise von einem Fahrzeugschutzschlauch (10, 20) nach einem der Ansprüche 1 bis 3 umhüllt ist und dass das kompakte thermische Isolationsmittel (14, 26, 34) durch Wärmeeinwirkung aufgeschäumt (16, 38, 44) worden ist. 15
5. Fahrzeugleitung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** im aufgeschäumten (16, 38, 44) Zustand des kompakten thermischen Isolationsmittels (14, 26, 34) der Raum zwischen der Fahrzeugleitung (36, 46) und dem diese umhüllenden Hüllschlauch (12, 24, 32, 42) vollständig ausgefüllt ist. 20
6. Fahrzeugleitung nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** diese ein Rohr umfasst. 25
7. Fahrzeugleitung nach Anspruch 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** diese einen Schlauch umfasst. 30
8. Fahrzeugleitung nach Anspruch 4 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** diese zur Leitung eines wärmeleitenden Fluids vorgesehen ist. 35
9. Fahrzeugleitung nach einem der Ansprüche 4 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** diese in einem Elektrofahrzeug verbaut ist. 40
10. Verfahren zur Herstellung eines Schutzes für zum Leiten von Fluiden vorgesehene Fahrzeugleitungen (36, 46), umfassend folgende Schritte: 45
 - Bereitstellung einer Fahrzeugleitung (36, 46),
 - Bereitstellung eines Fahrzeugleitungsschutzschlauches (10, 20) nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
 - zumindest bereichsweise Umhüllung der Fahr-

zeugleitung (36, 46) mit dem Fahrzeugleitungsschutzschlauch (10, 20),

• Aufschäumen (16, 38, 44) des kompakten thermischen Isolationsmittels (14, 26, 34) mittels Wärmeeinwirkung.

11. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Volumen des kompakten thermischen Isolationsmittels (14, 26, 34) derart bemessen ist, dass im aufgeschäumten (16, 38, 44) Zustand der Raum zwischen der Fahrzeugleitung (36, 46) und dem diese umhüllenden Hüllschlauch (12, 24, 32, 42) vollständig ausgefüllt ist. 50

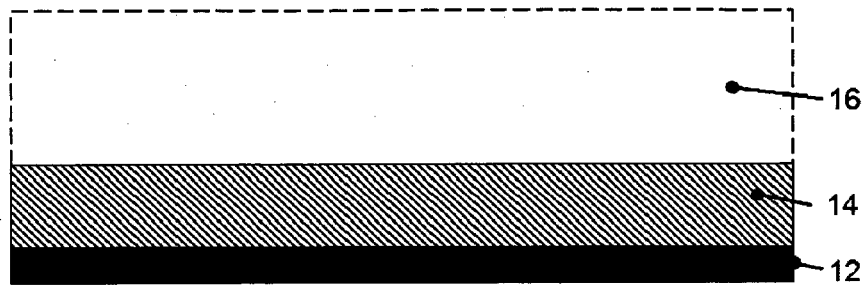


Fig. 1

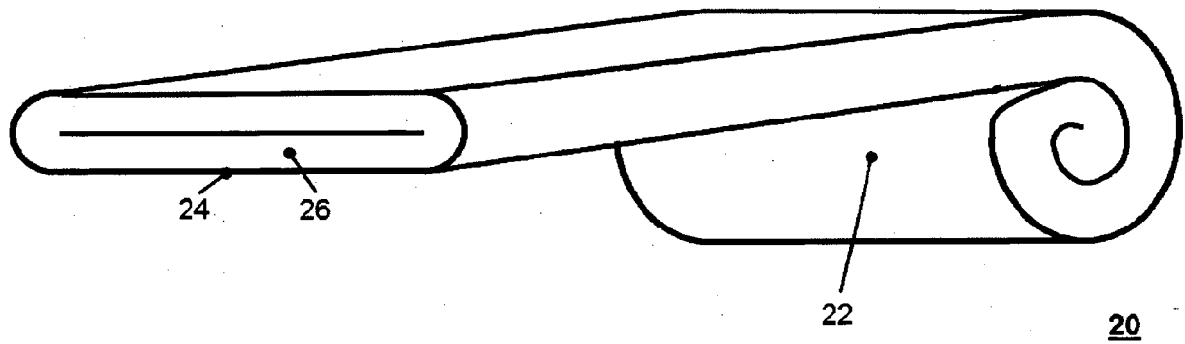


Fig. 2

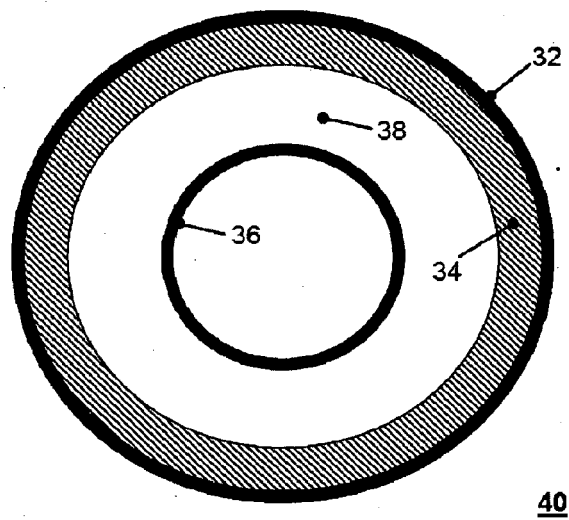


Fig. 3

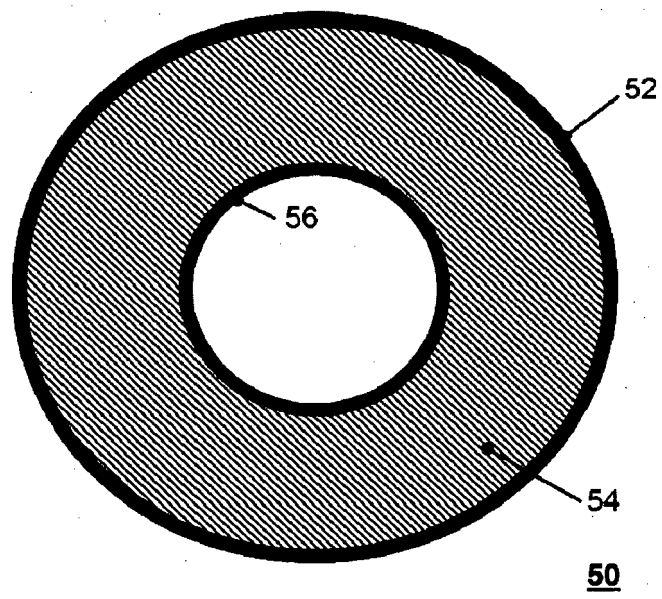


Fig. 4



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

 Nummer der Anmeldung
EP 17 00 1308

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	DE 691 20 286 T2 (RAYCHEM CORP [US]) 20. Februar 1997 (1997-02-20) * Bezugszeichen 12,16,20 - Seite 17 * -----	1-11	INV. F16L11/00 B29C47/00 B29D23/00
A	DE 20 2007 014384 U1 (PARKER HANNIFIN GMBH & CO KG [DE]) 6. Dezember 2007 (2007-12-06) * Schutzschlauch : Extrusionsverfahren * -----	1-11	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			B29C F16L B29D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort München		Abschlußdatum der Recherche 19. Oktober 2017	Prüfer Tonelli, Enrico
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.92 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 17 00 1308

5 In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

19-10-2017

10	Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
	DE 69120286	T2	20-02-1997	AT	139315 T	15-06-1996
				AU	9027391 A	26-05-1992
				CA	2094492 A1	07-05-1992
15				DE	69120286 D1	18-07-1996
				DE	69120286 T2	20-02-1997
				EP	0556290 A1	25-08-1993
				IL	99742 A	30-05-1994
				JP	H06501657 A	24-02-1994
20				WO	9208073 A1	14-05-1992

	DE 202007014384	U1	06-12-2007	KEINE		

25						
30						
35						
40						
45						
50						
55						

EPO FORM P0461

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82